50 GR

NR. 14

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

16 Sierpień 1935 r.



Polska armada powietrzna defiluje.

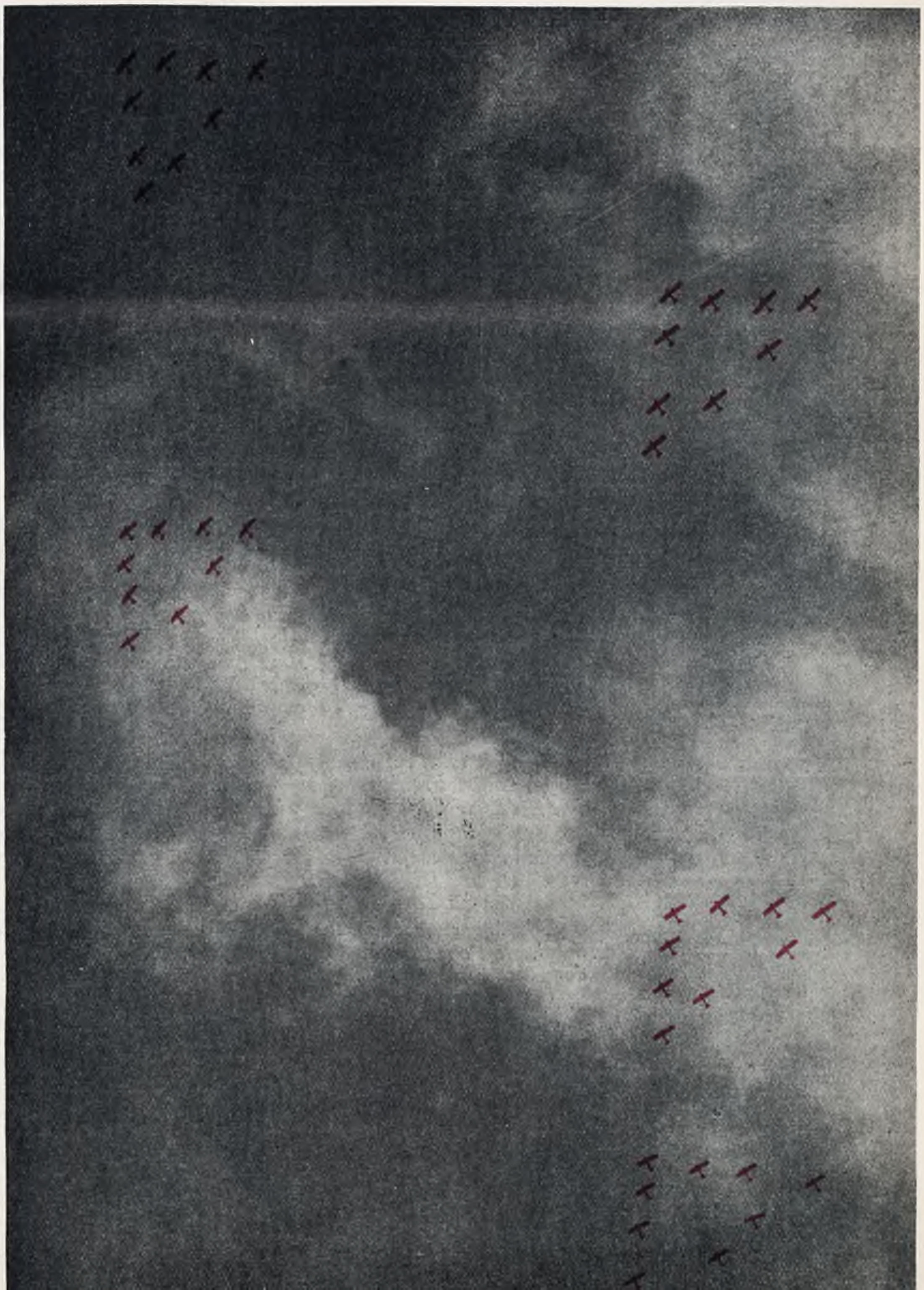


zekiwany samolot komunikacyjny „Douglas".



olskie samoloty turystyczne w Berlinie.





6·VIII·1914 — 6·VIII·1935

Szósty sierpień...

Data utrwalona złotemi zgłoskami w historji Niepodległej Polski. Data, która łączy się ściśle z nazwiskiem, odeszłego na zawsze, Wodza Narodu — Józefa Piłsudskiego.

Rocznica czynu zbrojnego, który przypomniał światu, że „JESZCZE POLSKA NIE ZGINĘŁA“ — czynu — który w rezultacie przywrócił Ojczyźnie wolność.

W roku bieżącym, rocznicę tę obchodzi stara gwardja Wielkiego Marszałka, Legjoniści Polscy, lecz bez Niego samego.

Następca Marszałka na stanowisku Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. dyw. Edward Rydz-Śmigły wypowiedział na zjeździe Legjonistów w Krakowie ważkie słowa, które w pewnych ustępach odnosiły się nie tylko do jego słuchaczy, ale i do całej Polski.

„...Tak... nie zjawi się między nami, jak dawniej, Komendant i nie szarpnie naszem sumieniem i sumieniem narodu, ani nie pogłaszcze serdecznem wzruszającem słowem...

...Czyż mam mówić do was o tem, kim On był dla Polski?...

...Wiemy dobrze, że co w naszych duszach jest najlepszego i najsilniejszego — to jego posiew, a co jest dobrego i silnego w Polsce, to Jego dzieło. Powiększył On duszę narodu o całą wielkość wolnej Ojczyzny. Uczył nas za nią walczyć i dla niej pracować...

...Trzeba umieć patrzeć i pracować w sprawach państwa na dalszą metę. Nie można być dojutraszkiem żyjącym z dnia na dzień...

..Mamy pewne pozycje ustalone przez Komendanta w sumieniu i świadomości narodowej. Jest to kategorja pojęć o państwie i obowiązkach w stosunku do niego. Należy strzec i umacniać te pozycje, ale równocześnie trzeba budzić i ożywiać pracę umysłu ludzkiego, jego twórczość i przedsiębiorczość, trzeba tworzyć potężne motory aktywności. W stosunku do trudności i zagadnień trzeba mieć postawę czynną...

...I jeszcze jedno muszę powiedzieć, to, co jest w waszej myśli i w waszem sercu: Jeśli ktoś w kraju liczy na jakieś chwile słabości to jeszcze raz nieudolnie się przeliczył. A jeśli ktoś z zewnątrz na taką okazję kalkuluje, to niech wie, że my po cudze rąk nie wyciągamy, ale swego nie damy. Nietylko nie damy całej sukni, ale nawet guzika od niej. I niech wie, że to jest decyzja całego narodu...“

Cóż dodać do mocnych słów najwyższego Zwierzchnika Armji Polskiej — można im tylko przyklasnąć.

„W STOSUNKU DO TRUDNOŚCI I ZAGADNIEŃ TRZEBA MIEĆ POSTAWĘ CZYNNĄ“.

My, jak nikt, rozumiemy to wskazanie, bo my, członkowie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, jak nikt, powinniśmy mieć „POSTAWĘ CZYNNĄ“ w stosunku do zagadnień obrony przeciwlotniczo-gazowej kraju.

Musimy być przygotowani już w czasie pokoju do odparcia i przetrzymania napadu nieprzyjacielskiego z powietrza, aby móc zrealizować w całości „DECYZJĘ CAŁEGO NARODU“, wyrażoną ustami Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych Polski.

To osiągnąć można tylko „POSTAWĄ CZYNNĄ“ wobec nie tylko trudności. ale i obowiązków, jakie powzięła L.O.P.P. na swe barki, pod względem obrony przeciwlotniczo-gazowej kraju i jego ludności.

O tem przypomniał nam następca Marszałka Piłsudskiego w dniu święta legjonowego i to musi być ideą przewodnią we wszystkich poczynaniach organizacyj społecznych na przyszłość.

A. W.

CO GDZIE I KIEDY?

Gordon-Bennett. — Meeting. — Konkurs radjowy. — Zlot gwiaździsty w Łodzi. — Zawodnicy i towarzysze. — „Beskid—Bałtyk". — „Memento Ustjanowa!"

*

Całą Polskę fascynować już zaczynają zbliżające się zawody o puhar Gordon-Bennetta. Ostatni puhar stoi sobie od 2-ch lat w Aeroklubie R. P. w Alejach Ujazdowskich i myśli: „Zmienić lokal, czy zamieszkać na stałe?".

A tymczasem 15-go lipca o godz. 18-tej zamknięto definitywnie listę zawodników.

Wobec tego wygląda ona tak: cie (proszę słuchać uważnie): taka impreza powinna i musi nietylko nie uszczuplić ani na grosz kapitałów Ligi, lecz, przeciwnie, przysporzyć jej funduszy, nie mówiąc już o tem, że da nowych członków (z pośród tych opieszałych, co dotąd nie spełnili tego obowiązku obywatelskiego!).

Zagranicą, szczególnie w U.S.A., zawody o puhar Gordon-Bennetta przynoszą organizującym instytucjom wielkie zyski. Teraz ja zapytam zkolei:

— Czy jest obowiązkiem każdego obywatela kupić bilet i pójść zobaczyć zawody?

Tembardziej, że wstęp jest naprawdę niedrogi w stosunku do tego, co widz ujrzy na zawodach.

Przecie prócz samych zawodów przez dwa dni 14 i 15 września, trwa w Warszawie Wielki Meeting Lotniczy.

Lista zgłoszeń zawodników do XXIII Międzynarodowych Zawodów Balonowych o nagrodę im. Gordon-Bennett, które odbędą się dnia 15 września br. w Warszawie na lotnisku Mokotowskiem. (Zestawione według kolejności ustalonej w FAI).

	Nazwa balonu	Pilot	Pomocnik pilota
		Aero-Club von Deutschland	
1	„Erich Deku"	**Götze Karl jr.**	Lohmann Werner
2	„Deutschland"	**Strüber Eugen**	Schäfer Werner
3	„Alfred Hildebrandt"	**Bertram Otto**	Prehm Wilhelm
		Aéro-Club Royal de Belgique	
4	„Belgica"	**Demuyter Ernest**	—
5	„Bruxelles"	**Quersin Philippe**	van Schelle Marcial
		National Aeronautic Association of U. S. A.	
6	1 balon — (zgłoszony telegraficznie, załoga nie podana).		
		Aéro-Club de France	
7	—	**Dollfus Charles**	Jacquet Pierre
8	„Lorraine"	**Boitard Albert**	Dupont Charles
		Koninklije Nederlandsche Vereeninging voor Luchtvaart	
9	„Toruń"	**ten Bosch Maurits**	van Tijen Jacobus Eliza
		Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej	
10	„Kościuszko"	**Hynek Franciszek**	Pomaski Władysław
11	„Polonia II"	**Burzyński Zbigniew**	Wysocki Władysław
12	„Warszawa II"	**Janusz Antoni**	Wawszczak Ignacy
		Aéro-Club de Suisse	
13	„Zurich III"	**Gerber Walo**	Tilgenkamp Erich

A zatem 7 państw i 13 balonów. Trochę przymało w porównaniu z latami ubiegłemi.

Pessymiści twierdzą, że to było niegościnnie tak pobić wszystkich na głowę, jak Polska w roku ubiegłym i że wkrótce nikt nie zechce się narażać na rywalizację z nami. Optymiści natomiast wierzą w to, co pessymiści przypowiadają i cieszą się przedwcześnie. Wydaje mi się, że ani jedni, ani drudzy nie mają racji. Zwyciężyć nie jest tak łatwo, a porażki prawdziwych sportsmenów nie zniechęcają, a uczą i dopingują. Im kto jest silniejszy, ten więcej musi dbać o konserwację swej siły. Dlatego nie należy się dziwić, iż w tym roku L.O.P.P. nie szczędzi grosza, by zawody wypadły świetnie.

Może ktoś, niewtajemniczny, zapytać napozór rzeczowo:

— Liga jest instytucją wyższej użyteczności, mającą na celu przygotowanie całego narodu do obrony przed zakusami ewentualnego nieprzyjaciela w powietrzu. A przecież balonami wolnemi bronić się nie będziemy!

Bardzo dziękuję Czytelnikowi, który mnie tak zapytał i tu postaram się dać odpowiedź. Po pierwsze — bronić się może tylko naród silny, a potęgą państw są nietylko jego samoloty i gazowe bomby, ale też przemysł m. inn. gumowy, chemiczny, włókienniczy. Dla pewnych gałęzi tego przemysłu Gordon-Bennet jest przecie egzaminem sprawności.

Po drugie — czy tężyzna, wiedza, wyszkolenie i zacięcie sportowe, oraz chęć zwycięstwa ludzi świadczą o zdolności obronnej kraju, który takich ludzi wydaje?

Po trzecie — budzenie i kultywowanie w całem społeczeństwie zamiłowania do wszystkich sportów powietrznych było zawsze i jest zadaniem L.O.P.P.

O obowiązku rozgłaszania sławy imienia polskiego na cały świat nie będę mówił, bo o tem wszyscy chyba sami wiedzą. I wreszcie (proszę słuchać uważnie): ...

A program jego jest bardzo urozmaicony. Proszę choćby raz jeszcze przeczytać, „Co, gdzie i kiedy?" z przed dwóch tygodni. 14 września zobaczy cała Warszawa autożyro. A Jumping (skoki ludzi bez wagi z balonikami równoważącemi ciężar człowieka), czyż nie jest ciekawy? A „Mały Gordon-Bennett" — tysiące barwnych baloników, niosących kartki: „czyja dalej?".

A poprzedzający zawody konkurs radjowy, czyż nie jest zajmujący i dostępny dla wszystkich? Oto na czem polega:

KONKURS RADJOWY

Z okazji międzynarodowych zawodów balonowych o puhar Gordon-Bennett, które odbędą się w Warszawie, 15 września bieżącego roku Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Aeroklub R. P. przy współpracy Ref. Sportowego Polskiego Radja urządza Konkurs z nagrodami na następujące trzy pytania:

Pytanie 1-sze:

„Jaki dystans (ile kilometrów) przebędzie zwycięski balon w tegorocznych Zawodach Gordon-Bennett?"

Odpowiedź na to pytanie należy wyrazić jedną liczbą całkowitą. W poprzednich dwu Zawodach zwycięski balon „Kościuszko" przebył każdorazowo odległość ponad 1.300 kilometrów.

Pytanie 2-gie:

„Jak sklasyfikują się względem siebie balony polskie?"

Polska zgłosiła 3 balony na tegoroczne zawody Gordon-Bennet: balon „Polonia" z załogą: Kapitan Burzyński i Porucznik Kowalski, „Kościuszko" z załogą: Kapitan Hynek i Porucznik Pomaski oraz „Warszawa" z załogą: Kapitan Janusz i Porucznik Wawszczak.

Pytanie 3-cie:

„Jak się nazywa, jaką wysokość posiada i gdzie się znajduje szczyt górski, na którym Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dokonuje budowy Obserwatorjum Astronomiczno-Meteorologicznego?"

Za najlepsze odpowiedzi na wszystkie te 3 pytania przyznane będą wartościowe nagrody ufundowane przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Odpowiedzi na Konkurs należy nadsyłać do dnia 14 września do Referatu Sportowego Polskiego Radja, Plac Dąbrowskiego Nr. 3, w kopretach zamkniętych, opatrzonych napisem „Konkurs LOPP i Aeroklubu". Konkurs zostanie rozstrzygnięty tuż po Zawodach Gordon-Bennetta, to jest około 25.IX. bieżącego roku. Dokona tego Sąd Konkursowy pod przewodnictwem kpt. pil. ster. Zbigniewa Burzyńskiego, w składzie: Dyr. inż. Stanisław Krasuski, Por. pil. obs. Juljusz Baykowski, Red. Wacław Sobol i Red. Józef Włodarkiewicz.

Ale! rozgadałem się o Gordon-Bennecie i o meetingu, o których w następnym numerze jeszcze wiele mówić zamierzam, tak że jestem w strachu, czy mi starczy miejsca, by wspomnieć o innych zdarzeniach lotniczych.

Np. o Zlocie Gwiaździstym w Łodzi.

Rozpoczął się on 10-go, a ukończył 11 sierpnia. Polegał na tem, by wystartowawszy z dowolnie obranego lotniska przybyć do Łodzi 11-go, między godz. 11-tą a 12-tą w południe, odwiedziwszy „po drodze" jaknajwiększą ilość lotnisk zarejestrowanych w Min. Kom. (poświadczały władze lotniskowe, licząc odległość w linji prostej między lotniskami). Trasa nie mogła prowadzić dwukrotnie przez to samo lotnisko.

Wszystkie 3 pierwsze miejsca zdobyły samoloty RWD-5. 1-sze i 3-cie Warszawa, 2-gie Lwów. Na czwartym była krakowska RWD-8. Ogółem z 19-tu zgłoszonych zawodników rozpoczęło zlot 17-tu, zaś 13-tu zakończyło zlot. I-szą nagrodę zdobył z Aeroklubu Warsz. kpt. Edward Peterek. Pilotów wszystkich nie wymieniam z braku miejsca, a o towarzyszach ich tembardziej nie piszę. Mówię „tembardziej", bo ćwierkały coś wróble w hangarach, że na niektórych lotniskach zakrada się bardzo zabawna moda traktowania towarzyszy pilotów, jak mówią w Wersalu, „en canaille". Np.: prosi się do stołu pilotów, a ich towarzysze dostają jeść osobno... Pewna logika w tem jest: jeśli kto nie jest pilotem, to poco się z nim cackać, a jeśli jest, to niech nie towarzyszy. Można i tak! Wiemy, że na następnych zawodach t. zw. „Bałtyk-Beskid" tego nie będzie.

A teraz parę słów o tych zawodach. Urządza je Aeroklub Śląski, więc składają się one z dwóch zasadniczych prób: zlotu gwiaździstego, rozpoczynającego się 31 b.m. o godz. 7-ej z dowolnego lotniska, a kończącego się 1 września między 14-tą a 15-tą w Katowicach. Zawodnicy mają odwiedzić jaknajwiększą ilość lotnisk. W tem koniecznie Aleksandrowice. Pożądany Inowrocław (dolicza 100 punktów). Czas między godz. 19-tą dnia 31 sierpnia, a 7-ą dnia 1.IX jest przewidywany na wypoczynek w Rumji.

Druga próba, to lot orjentacyjny, polegający na zrzuceniu w określonych miejscach meldunków.

Mniej, niż zazwyczaj podałem dziś nowin Czytelnikowi. Ale, niestety, i tak braknie mi już miejsca.

Przypomnę jeszcze tylko, że w Berlinie w dniu 26.VIII. 35 r. na zlocie było 5 samolotów polskich (fotografja na okładce), że na zawody szybowcowe w Röhn pojechało paru naszych szybowicieli w charakterze gości, że Burzyński pisze ciekawe rzeczy o sterowcach w „Gazecie Polskiej" i że w dn. 1—3 sierpnia r. b. odbył się bardzo ciekawy pierwszy raid ślizgowców z Warszawy Wisłą do Gdyni.

Pozatem—bardzo ważne—proszę nie zapomnieć! Pierwsze polskie zawody szybowcowe odbędą się w Ustjanowej dnia 22.IX 35 r.

Czy jeszcze za mało nowin?

Przepraszam... Żartowałem!

W następnym numerze poprawię się...

7. 13.

Szkoła szybowcowa L.O.P.P. w Kulikowie



Pod Krzemieńcem, w Kulikowie codziennie zimą, latem, wiosną i jesienią odrywają się bezgłośnie od górskich stoków wielkie ptaki i cicho suną w powietrzu.

Męczą się jednak widać szybko, gdyż po kilku, lub kilkunastu minutach osiadają opodal w dolinie.

A gdy dotkną żyznej, wołyńskiej ziemi znów uparcie, ogonem naprzód pełzną pod górę, by za chwilę ponownie spłynąć na dół. Sokoły? Nie! Ale, bądź co bądź orłowe pisklęta.

A nazywają się „Wrony" i „Czajki". — *Czajki* — orłowe pisklęta? Jakżeż to tak? A tak!

Na sokolej górze? — Czemu nie?! W Kulikowie — w Kulikowie! Kto „nie zwyczajny" szybownictwa, ornitologji i entomologji temu wszystko łatwo pokiełbasić się może. Kto natomiast zna się na tych dziedzinach wiedzy — jeszcze prędzej zkołowacieje. Gdzie Kulikowe góry, gdzie Kulikowe pole, co wrony, co komary, a co małe mole.

Pytasz: — A są tu u was Komary? (myślisz o zwyczajnych malaryjnych), — odpowiedzą ci: „To przecie nie Ustjanowa, ani Bezmiechowa!"

Przepraszam zażenowany i pytam modelarzy, czy mają dużo „Kaczek", a na to instruktor: — „Tobie polowanie we łbie, a my po kurczęta o 10 wiorst posyłamy, ale zato po 30 groszy"...

Muszą nadejść, wobec tej wieży Babel czasy, gdy brać poczniemy przykład z Łodzian, którzy zastrzegają się, że są *z miasta*. Również dla uniknięcia fonetycznych pomyłek zacznie się wyraźnie mówić: „szybowiec-wrona", „model-ćma", „ptaklelek-kozodój", „owad-mucha".

Narazie — nic nie wiadomo. Kiedy uzyska się nazwę stworzenia Bożego, kiedy ludzkiego tworu. Zresztą, może to i lepiej.

Bowiem tam, na wschodnich rubieżach Rzplitej, opodal kolebki Słowackiego, góry Bony, Horynia, Zbaraża, jarów, uroczysk i Ławry Poczajowskiej, — tam romantyzm jest realny, a realizm romantyczny.

Takim romantycznym realizmem są np. nowobudowane szosy wołyńskie, zamek Wiśniowieckich gruntownie restaurowany i mieszczący szereg szkół zawodowych, Liceum Krzemienieckie... Takim jest i Kulików.

A teraz rzeczowo.

Czem jest Kulików? — Najmłodszą szkołą szybowcową L.O.P.P. Szkolenie cały rok (nb. doskonałe tereny narciarskie!). Kategorje A i B. Typy szybowców: „Wrona" i „Czajka". Możliwości wszelkich rodzai lotów. Łącznie z holowaniem, bo miejsce na lotnisko jest.

Na początku szkoła nosiła charakter regjonalny.

Dziś, rozrastając się wciąż nabrała znaczenia ogólnokrajowego.

Okręgi i obwody L.O.P.P. rozumieją to. Posłuchajmy, co pisze w nadesłanym przez okr. stołeczny artykule pilot ppor. rez. Onoszko:

„W dniu 5 lipca b. r. Okrąg Stołeczny L.O.P.P. wysłał do Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej w Kulikowie pod Krzemieńcem grupę kandydatów na szkolenie w kat. A i B. Kandydaci na szkolenie zostali wybrani z pośród młodzieży oddawna i z zamiłowaniem pracującej w modelarstwie i tą drogą przeszli następny szczebel szkolenia lotniczego.

Obóz trwał do dnia 3-go sierpnia b. r. i zakończył się wyszkoleniem 10-ciu osób w kat. A i B i 8-miu w kat. A.

Oprócz tego w dniu 13 lipca r. b. do Kulikowa przyjechała grupa modelarzy w liczbie 17-tu osób i do dnia 1.VIII pod kierunkiem instruktora modelarstwa p. K. Błaszczyńskiego pracowała nad budową modeli i zaznajomieniem z warunkami szkolenia szybowcowego. Ogólne koszta wyprawy modelarsko-szybowcowej, które całkowicie pokrywał Okrąg Stołeczny wyniosły Zł. ok. 4.000".

Możemy stwierdzić że modelarstwo jest o tyle selekcją do dalszych poczynań lotniczych, że grupuje materjał ideowy—w wyniku czego prawie wszyscy modelarze uzyskali kategorję B. i wykazali się jaknajlepszemi postępami na obozie. Nie mniej jednak przy organizowaniu podobnych imprez w roku przyszłym należy program wyszkolenia nieco zmienić. Przedewszystkiem koszta wyjazdu do Kulikowa (w związku z tem, że uzyskaliśmy tylko 50% zniżkę kolejową i to od taryfy B. co w rzeczywistości czyniło 33% ceny normalnej biletu) okazały się dosyć duże. Wobec tego ci, którzy wyszkolili się tylko do kat. A. byli balastem obciążającym poważnie całkowity budżet obozu. Niewątpliwie, można było organizować obóz gdzieś bliżej od Warszawy. Za Kulikowem przemawiały następujące względy: 1) pragnęliśmy przyjść z pomocą Okręgowi Wołyńskiemu przez okazane zainteresowanie i jako nowej i rozwijającej się szkole szybowcowej L.O.P.P. u dać próbę wyszkolenia większej grupy w ciągu krótkiego czasu. 2) Ze względu na propagandę lotnictwa na Wołyniu, którą gorliwie rozprzestrzenia tam Okrąg Wojewódzki przyjazd gości z Warszawy i to w licznej grupie stał się atrakcją i b. możliwe, że na przyszłość ściągnie zainteresowania innych Okręgów. 3) Szybowisko w Kulikowie jest może jedynem, które posiada absolutnie wolne tereny, duże przedpola, co dało możność prowadzenia obozu modelarskiego równolegle ze szkoleniem szybowcowem. 4) Młodzież z Warszawy znalazła w Kulikowie pod Krzemieńcem ciekawe okolice, a tanie na Wołyniu koszty utrzymania umożliwiły dobre wyżywienie, za stosunkowo b. niską cenę.



Dzisiaj po przeprowadzonym już obozie mamy szereg spostrzeżeń, które zastosujemy w roku przyszłym. Przedewszystkiem okazało się, że w celu wybrania przy jaknajmniejszych kosztach najlepszego elementu na szkolenie w lotnictwie, należy do tego rodzaju obozów szybowcowych wysyłać materjał, który już dał się poznać na podstawie przeszkolenia w kat. A.

W roku bieżącym nie było mowy o racjonalnem szkoleniu w kat. A. w jakimkolwiek środowisku szybowcowem pod Warszawą.

Na przyszły rok niewątpliwie kandydaci na pilotów szybowcowych przejdą najpierw kategorję A. w obecnej nowej szkole L. O. P. P. w Miłośnie pod Warszawą.

Pierwotny projekt, aby modelarze, szkolący się w szybownictwie, budowali równocześnie modele, okazał się niewykonalny z tego względu, że pilotaż szybowcowy całkowicie absorbuje i wyklucza uboczne zajęcia

Nawet przy bardzo rozległych terenach szkoły, grupa modelarzy rekrutująca się z najbardziej niesfornego elementu chłopców w wieku od lat 13-tu do 16-tu, swoją obecnością przeszkadza w lotach szybowcowych. Prawdopodobnie na przyszłość zorganizujemy jakiś oddzielny obóz wyłącznie dla modelarzy.

Element szkolący się, a nienależący do jednego zgrupowania, powoduje zawsze szereg nieporozumień, czy to na temat równomiernego szkolenia, czy to jeśli chodzi o wewnętrzną rywalizację poszczególnych pilotów szybowcowych.

Jeśli chodzi o dodatnie strony organizowanego obozu to było ich dużo i bezwzględnie w sumie przeważają wszelkie minusy, jakie w czasie trwania szkolenia mimowoli się okazały. Przedewszystkiem grupa ludzi, z jednego terenu działalności L. O. P. P. czuła się b. solidarna i niewątpliwie b. ściśle związała się z L.O.P.P.-em. Sposób prowadzenia obozu był nieco odmienny od szkolenia dotychczasowego—została narzucona i obowiązywała karność oraz ścisłe przestrzeganie rozkładu dnia. Poza szkoleniem praktycznem w lotach, wszystkich, obowiązywały ćwiczenia fizyczne, gimnastyka, którą prowadziło wzamian za swoje wyszkolenie 2-ch instruktorów z YMCA. Przez szereg wycieczek krajoznawczych, grupa warszawska miała możność zwiedzenia okolic Krzemieńca.





Grupa modelarzy przez ciągłe obcowanie ze szkoleniem szybowcowem w czasie trwania obozu nasiąknęła b. silnie duchem szybowcowym, zaznajomiła się dokładnie ze sposobem szkolenia, terminologją lotniczą, a słuchając uwag instruktorów do pewnego stopnia można powiedzieć, na pół praktycznie, przeszła wyszkolenie.

W czasie prowadzenia kursu modelarstwa, były budowane przeważnie modele szybowców. Młodzież miała więc okazję budując modele, równocześnie w warsztatach szkoły przyglądać się dokonywanym remontom szybowców rzeczywistych.

Na terenie Kulikowa do grupy modelarzy warszawskich dołączyła się grupa młodzieży z Krzemieńca i przez wspólną pracę niewątpliwie dużo skorzystała. Zresztą nawet przez wzajemną wymianę zdań młodzieży zyskał na tem obopólny poziom modelarstwa.

Rzucając ten szereg uwag w sprawach modelarskich nie twierdzę arbitralnie, że są słuszne — zostawiam ostateczny głos bardziej odemnie kompetentnym i mam nadzieję, że temat obozu modelarsko-szybowcowego L.O.P.P. jako zawsze aktualny nasunie szereg dalszych spostrzeżeń, które umożliwią jaknajlepsze rozwiązanie strony organizacyjnej tego rodzaju imprezy w roku przyszłym".

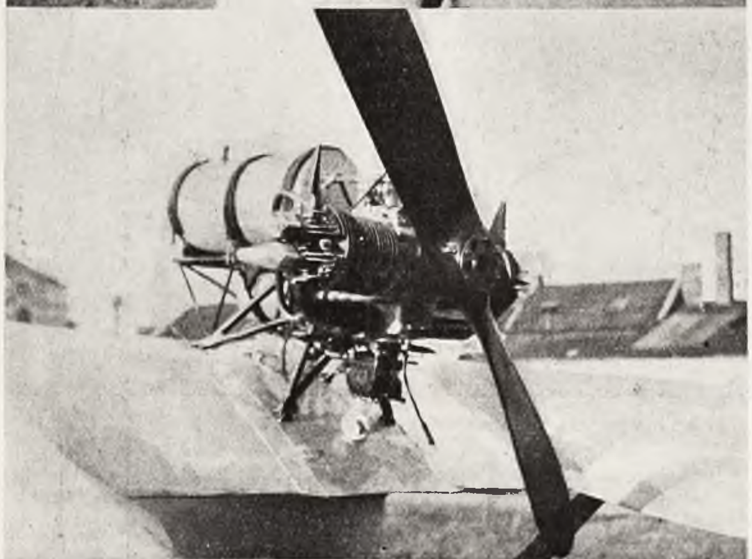
*

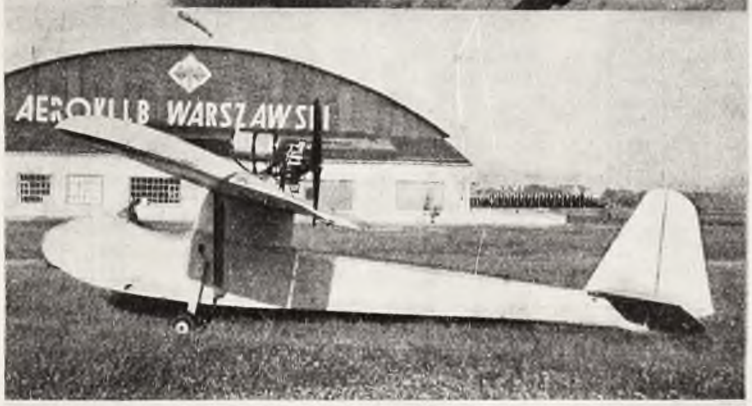
Tyle napisał Okrąg Stołeczny o jednym z odcinków pracy Kulikowa. O innych odcinkach też niejedno słowo pochlebne dałoby się powiedzieć.

Faktem jest, że ostatnio żywo interesuje się Kulikowem p. Min. Bobkowski. Faktem jest, że po wycieczce prasowej do Krzemieńca, cała prasa stołeczna pisała o Kulikowie wiele i entuzjastycznie. Również faktem niezaprzeczonym jest, że wspólny wysiłek społeczeństwa i władz skierowany ku uskrzydleniu Narodu nie idzie na Wołyniu na marne.

J. B.











AMA, PIERWSZY POLSKI SZYBOWIEC MOTOROWY

Podczas gdy nasi czytelnicy pałają uzasadnioną ciekawością usłyszenia bliższych szczegółów o AMIE, — przedmiot ich zainteresowań stoi sobie spokojnie w jednym z hangarów Aeroklubu Warszawskiego, i czeka na rozpoczęcie prób oficjalnych. Prawie go nie widać za potężnemi (w stosunku do małych wymiarów szybowca) sylwetami ósemek.

„Możeby jeszcze nic narazie nie pisać", mówi pan Anczutin, wspierany przez kolegów Malinowskiego i Aleksandrowicza, — „chyba dopiero po próbach, niewiadomo jeszcze co z tego wyjdzie?" Widząc jednak naszą postawę pełną zaciętego uporu dodaje: „No jeżeli już tak ma być koniecznie, to przedewszystkiem muszą Panowie zaznaczyć, że AMA zawdzięcza swe powstanie całkowitemu poparciu finansowemu I-go koła L.O.P.P. przy P. K. O. w Warszawie. Co zaś do samej konstrukcji, to jak już wspomniałem trudno nam przed ukończeniem szczegółowych prób coś konkretnego powiedzieć. Dotychczas AMA była oblatana jedynie na holu przez inż. Grzeszczyka za samolotem R.W.D.-8 i dała wyniki zupełnie zadawalające, ale to dopiero połowa zagadnienia. Po oblataniu motorowem mamy zamiar przeprowadzenie szeregu prób, które posłużą jako wytyczne do budowy nowych prototypów, AMA bowiem jest konstrukcją doświadczalną i raczej należy ją traktować jako mały samolot turystyczny ze względu na nadmiar mocy silnika i zdolność samodzielnego startu i nieprzerywanego lotu motorowego.

Charakterystyka szybowca przedstawia się następująco:

Całkowita waga własna	170 kg.
Rozpiętość	10,5 m.
Długość	7 m.

Silnik „Poincard" 2 cylindrowy, 4-ro suwowy, chłodzony powietrzem o mocy 35-ciu K. M.

AMA jest górnopłatem zastrzałowym jednodźwigarowym o konstrukcji całkowicie drewnianej.

Skrzydła i opierzenie obciągnięte płótnem.

Kadłub kryty sklejką, posiada z przodu hak do liny holowniczej oraz ochronę z blachy, skrzydła pod silnikiem również pokryte są blachą.

Lotki i stery nieodciążone.

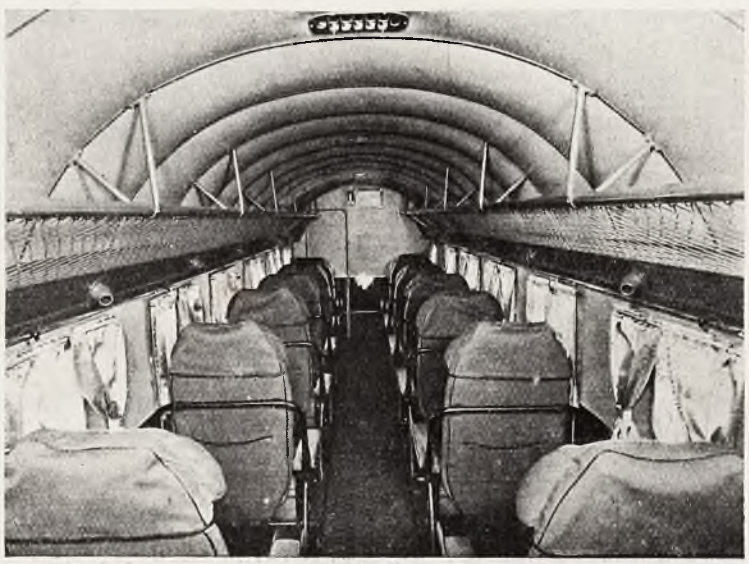
Podwozie sztywne trójgoleniowe, spawane z rur stalowych.

Amortyzacja zapomocą balonów Dunlopa.

Załączone obok zdjęcia dają zresztą, dokładne wyobrażenie o szybowcu, brak tylko konstruktorów, których w żaden sposób do sfotografowania się nie można było namówić. — „Owszem bardzo chętnie, ale dopiero po próbach, a jeszcze chętniej po jakimś godnym wyczynie AMY".

K. P.

(ilustr. do str. 7). **Wnętrze samolotu „Douglas".**



OCZEKIWANY PASAŻER

Na całej przestrzeni wodnej, dzielącej wybrzeże Północnej Ameryki od krawędzi Francji — jeden conajmniej, z podążających w ostatnich dniach lipca ku Europie, statków, zasługiwałby na zainteresowanie czytelników „Lotu Polskiego". Musimy zaznaczyć jednak tutaj, że wygląd tego statku, ciekawy może dla zapalonego marynisty, nie usprawiedliwiałby takiego zainteresowania.

Statek ten nie był awjomatką ani wogóle statkiem o jakiemkolwiek przeznaczeniu lotniczem. Nie różnił się ponadto wiele od swych „kolegów po fachu" to jest po fachu handlowym, — statków, które podobnie jak on, podążały całą siłą pary, ku brzegom Europy. Cóżby to było, więc?

Odpowiedzmy na to pytanie najpierw uwagą filozoficzną. Mianowicie: jeśli statek ma być dla nas ciekawy, a z wyglądu i przeznaczenia nim nie jest — to stąd wniosek, że ciekawy jest jego ładunek. Więc co? **Oczekiwany pasażer.**

Po takiej odpowiedzi, uważalibyśmy za normalne, gdyby owego sierpniowego poranka, kiedy statek przybył do Cherbourga, na molo portu cherbourskiego zjawił się sprawozdawca „Lotu Polskiego" z bukietem w jednej ręce, a notesem i ołówkiem dla dokonania wywiadu w drugiej.

Bo jeśli przybywa **oczekiwany pasażer,** interesujący czytelników jego pisma...

Tymczasem zadanie naszego sprawozdawcy było nieco inne: sprawdzenie w rejestrze ładunku statku, czy **oczekiwany pasażer** został przywieziony do Cherbourga. I to wszystko.

Pozycję tę w rejestrze ładunku statku wyróżniały przedewszystkiem pierwsza i ostatnia rubryka. Pierwsza mówiła, że początkiem podróży, a zarazem miejscem „urodzenia" **pasażera** jest Santa Monica w Kalifornji, ostatnia zaś rubryka wskazywała kraj przeznaczenia: Poland. A teraz podnieśmy zasłonę tajemnicy, otaczającą naszego **pasażera.**

Oczekiwany pasażer „narodził się" w roku 1935 w zakładach Santa Monica, jako jeden ze stu podobnych mu Douglas'ów. Z okazji narodzin tego setnego Douglas'a obyła się nawet na miejscu wielka uroczystość rodzinna, przy której nie brakło ani mów, ani toastów. W obu sławiono zalety i powodzenie rodziny Douglas. Choć pierwszy z owych stu Douglas'ów „przyszedł na świat" w połowie maja roku 1934, to uroczystość chrzcin setnego odbywała się jak widzimy, już po roku. Porównanie tych faktów, świadczy chwalebnie, zarówno o rozrodczości rodziny Douglas, jak i o jej innych zaletach. O naszym **oczekiwanym pasażerze** znalazło się też ważnych słów parę w pompatycznych przemówieniach.

Rodzina Douglas'ów to najnowsze samoloty komunikacyjne, które wybitnemi zaletami swemi wybiły się na czoło sprzętu lotniczego tego typu. W Ameryce obsługują najważniejsze, najcięższe i najdłuższe linje, wywiązując się doskonale z nałożonych na nie zadań. Los Angeles — Dallas i Dallas — New York, — 4410 kilometrów pokrywają bez trudu w 19-cie niespełna godzin. Podobnie cztery razy w ciągu doby dokonują „skoku" ze zgiełkliwego New-Yorku do Miami na uroczej Florydzie. Dniem i nocą lecą z New-Yorku do Los Angeles.

Gigantyczną przestrzeń Amsterdam — Batavia, 14.300 km „połykają" w ciągu 5 i ½ dni, co czyni 52 godziny lotu. Szybkość średnia wynosi więc około 276 kilometrów na godzinę.

Z chwilą wprowadzenia Douglas'ów na linje północnoamerykańskie wzrosła znacznie frekwencja pasażerów. Linje takie naprzykład, jak New-York — Miami notują coraz częściej mile dla dyrekcji linji zjawisko zupełnego wyprzedania wszystkich miejsc, nietylko na loty rozkładowe, ale nawet i na loty specjalne, dodatkowe. Doszło do tego, że pewnego dnia 30-tu, a innego dnia 50-ciu pasażerów musiano odprawić z kwitkiem, z przyczyny braku miejsc. Zjawisko to zachodzi obok drugiego, że linje amerykańskie obniżyły znacznie po wprowadzeniu Douglas'ów, nietylko czas przelotu ,ale i taryfy przewozowe.

Szybkość Douglas'ów pozwala wybrnąć z niejednej trudnej sytuacji. W takiej naprzykład, znalazło się niedawno miasto Saint Dominique, gdzie zapowiedziano odbycie konferencji politycznej między prezydentem republiki Saint Dominique, a prezydentem republiki Haiti. Zaszła potrzeba dekorowania nagwałt miasta, przyczem okazało się, że potrzebnych flag może dostarczyć tylko New York. Zaalarmowany tem konsul republiki Saint Dominique w New Yorku zakupił pośpiesznie 2 tysiące flag i tylko dzięki szybkości przewożącego je Douglas'a, zdołano je dowieźć na miejsce po kilkunastu godzinach, przez co jedynie wymogom protokułu dyplomatycznego stało się zadość.

To też powodzenie Douglas'ów stale rośnie: poza Ameryką nawet w Japonji i Chinach, a w Europie: we Francji, Anglji, Hiszpanji, Italji, Austrji, Niemczech.

Z Madrytu do Paryża, z Bazylei do Londynu — ponad równinami, morzami, równie jak na górskich szlakach, Douglas'y spisują się bez zarzutu, bijąc szybkością wielu czołowych „kuzynów" europejskich.

I wreszcie Polska oczekuje na Douglas'y. Jeden z nich, ów **oczekiwany pasażer,** zjawi się na naszych szlakach powietrznych już niezadługo. Gdzie obejmie służbę? Co do tego istnieją dwie zasadnicze możliwości. Pierwsza to obsługiwanie linji Warszawa — Poznań — Berlin. Druga — to nasza linja południowa, bałkańska, w dalszym rozwoju której leży ewentualność połączenia z Polską Palestyny.

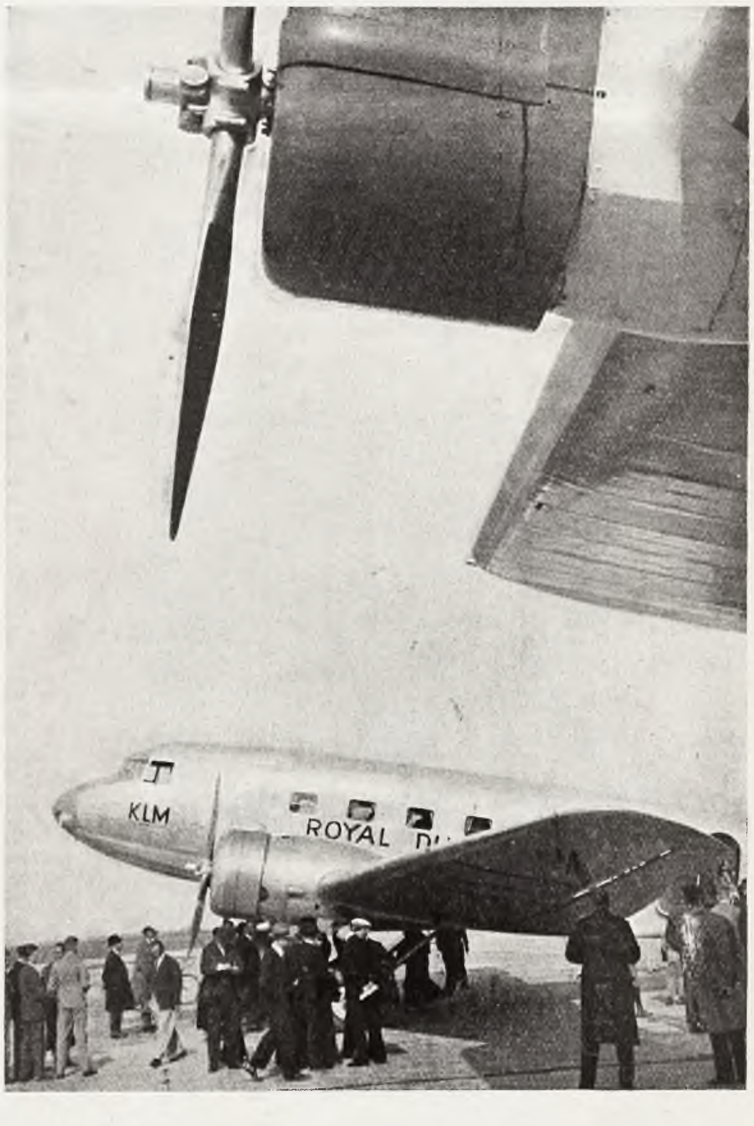
A teraz mimo, że jest już zdekonspirowany — sprezentujemy oficjalnie czytelnikom naszego **oczekiwanego pasażera:** szybki samolot transportowy Douglas DC 2, 19-miejscowy dolnopłat, o skrzydle wolnonośnem i chowanem w locie podwoziu, zaopatrzony w 2 silniki Pegasus po 770 KM, wchodzi w dwu egzemplarzach na służbę Polskich Linij Lotniczych „Lot".

Wywodzi się z „dobrej rodziny", ale też i dostaje się do pierwszorzędnego towarzystwa, rządzącego się od lat regułą: 100-procentowe bezpieczeństwo i regularność.

Nasz Douglas, olbrzym o wadze w locie (bagatelka!) 8.000 kilogramów i rozpiętości skrzydeł dwudziestosześciometrowej, odbył drogę z kolebki swej Santa Monica w Kalifornji do New Yorku drogą powietrzną, wykazując już na wstępie swe wysokie zalety. W piętnaście godzin przebył dystans 4.350 kilometrów, rozwijając szybkość do 290 kilometrów na godzinę. A szybkość ta nie stanowi jeszcze ostatniego słowa Douglas'a. Trzeba zaznaczyć, że nasze Douglas'y (jeden przybył, drugi wędruje dopiero przez morze) są wyposażone w silniki angielskie, co stanowi wyjątek przy tych maszynach stuprocentowo amerykańskich.

Douglas, który przybył już do Cherbourga we Francji, otrzyma tam pełny ekwipunek radjowy, poczem, już lotem, jak przystało na rasową maszynę, przybędzie do swej nowej Ojczyzny.

W. S.







WIELKA DEFILADA POWIETRZNA

W dniach 6 i 7 sierpnia mieszkańcy stolicy mieli sposobność obserwowania i podziwiania olbrzymich zespołów lotniczych, defilujących w powietrzu.

Defilada w powietrzu nie jest rzeczą łatwą, jakby się pozornie zdawało. Już defilada na ziemi wymaga od zwykłego piechura, czy kawalerzysty bardzo dobrego wyćwiczenia i zgrania zespołowego. Samolot poruszający się w przestrzeni trójwymiarowej, z szybkością 200 — 300 klm./godz. jest bardzo czułym instrumentem, podlegającym różnym wpływom, normującym jego lot. Utrzymanie nakazanego kierunku, szybkości i wysokości wymaga od pilota pewnej sprawności.

Samolot pojedyńczy manewruje łatwo w powietrzu, prowadzony pewną ręką pilota natomiast lot w zespole, t. zw. lot grupowy w nakazanym szyku, w którym bierze udział kilka samolotów, sprawia już wiele trudności. Samoloty muszą iść jednolicie w równych odstępach, wszerz i wzwyż, jeden od drugiego. Niespokojne powietrze, powodujące ciągłe zmiany położenia samolotu, — sam lot jego szybkość, bliskie sąsiedztwo innych samolotów, grożących zderzeniem w powietrzu — i szereg innych czynników, sprowadzają bardzo wiele trudności, które usunąć może z powodzeniem pilot odpowiednio wyszkolony w lotach grupowych.

Cóż mówić dopiero o locie wielkiego zespołu w którym bierze udział kilkadziesiąt czy ki kaset samolotów.

Defilada powietrzna, gdzie wszystko odbywa się składnie i dobrze, gdzie szyki poszczególnych rojów są idealnie równe, odstępy zachowane, kierunki i wysokości utrzymane — jest dowodem wysokiej wartości danego lotnictwa pod względem pilotażu.

Właśnie w roku obecnym byliśmy świadkami tego rodzaju defilady lotniczej, wykonanej przez wojskowe lotnictwo przed generalnym inspektorem sił zbrojnych gen. dyw. E. Rydzem-Śmigłym i najwyższymi zwierzchnikami wojskowymi.

To cośmy widzieli napawa nas słuszną dumą i prawdziwym podziwem. Eskadra za eskadrą, dywizjon, za dywizjonem defilowały w idealnym porządku, w doskonałych szykach, przypominających kształtem lot żórawi.

Defilady takie odbywają się i w innych państwach, posiadających odpowiednie lotnictwa. Porównując defilady innych i naszych, możemy śmiało powiedzieć, że lotnictwo polskie nie powstydzi się porównania.

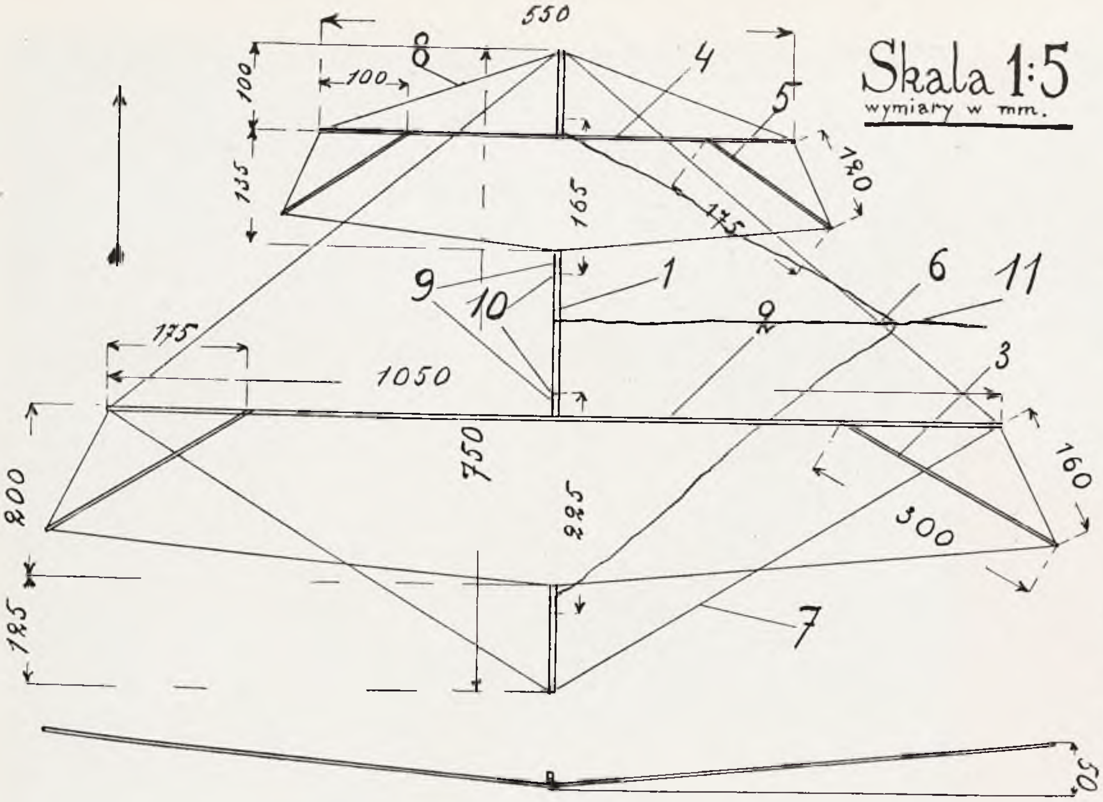
A. W.

Poniżej na zdjęciu: gen. Rydz-Śmigły w towarzystwie gen. Rayskiego, gen. Stachiewicza i gen. Kasprzyckiego przyjmuje defiladę eskadr.









N.	Nazwa	Materjał	Ilość	Wymiar
1	Belka gł.	olcha	1	750×7×7
2	Dźwigar I	"	1	1050×7×3
3	Wspornik	"	2	300×7×3
4	Dźwigar II	"	1	550×7×3
5	Wspornik	"	2	175×7×3
6	Linka usztyw.	cienki szpagat	2	
7	" "	"	2	
8	" "	"	2	
9	Okucia	blacha al.	4	grub. 0,5
10	Suwaki	olcha	2	7×3
11	Linki ciągn.	nici introlig.	1-2 szp.	N°18

„UNIC"

LATAWIEC, SZYBOWIEC I MODEL „KACZKA"

KONSTRUKCJI PIL. W. WOYNY

Latawiec „Unic" może być zastosowany, przy uwzględnieniu pewnych zmian regulacyjnych, jako szybowiec oraz model ze śmigłem, typu Kaczka. Opiszemy narazie sam latawiec. Odnacza się on prostotą budowy i niezwykłą tanością. Koszt samego latawca nie przekracza 50 groszy, zaś koszt sznurka wynosi zł. 1.20.

Unosić się może przy najsłabszym wietrze. Jeżeli zaś chcemy go demonstrować przy wiatrach silniejszych, należy wtedy użyć grubszych listewek, co jednak nie zmieni jego właściwości nośnych. Kształtem swym naśladując samolot, przerywa pewną monotonję wobec używanych dotychczas latawców. Na otwartej przestrzeni unosi się lekko z ręki bez pomocy drugiej osoby.

Do wykonania samego latawca potrzebne są nam 3 listewki, 1 belka, 1 arkusz papieru, może być cienki Jawe lub albumowy, a 5 gr. arkusz. Przystępując do budowy, należy sobie wykreślić ołówkiem plan naturalnej wielkości. Po przygotowaniu wszystkich listewek i belki pg. wymiarów podanych na rysunku, na końcach każdej listewki oraz belki, robimy pilnikiem lub nożem małe nacięcia lub rowki, aby można było za nie zaczepić odpowiednie sznurki usztywniające.

Dźwigar dużego skrzydła i małego wyginamy pośrodku do góry, pod jednakowym kątem. Następnie na końcach przytwierdzamy ukośnie dźwigary. Wiążemy je silnie szpagatem na klej. Następnie łączymy końce dźwigarów i wsporników szpagatem, okręcając go na poczynionych poprzednio nacięciach. Rozpięty sznurek tworzy teraz obrzeże skrzydeł.

Przywiązujemy następnie skrzydła do suwaków, umieszczając takowe od strony wklęsłej dźwigarów. Dolną krawędź ze sznurka rozciągamy trochę i przywiązujemy do suwaka nitką w małe nacięcia, aby się sznurek nie zsunął.

Po wykonaniu tej pracy przystępujemy do naklejania papieru. Dla głównego skrzydła należy skleić dwa szerokie pasy, aby wystarczyły na całą długość skrzydła. Smarujemy potem klejem dźwigary i wsporniki, od strony wypukłej i naklejamy papier. Po przyschnięciu do drzewa, obcinamy papier dookoła skrzydła, zostawiając marginesy po 3 cm przy dźwigarach i po 1 cm przy krawędziach sznurowych. Następnie zaginamy marginesy równo z krawędziami i przyklejamy papier do papieru. Po wykonaniu tych czynności przywiązujemy lub przytwierdzamy okuciami aluminjowemi na suwakach, oba skrzydła do głównej belki w odległościach wskazanych na rysunku. Oba skrzydła usztywniamy do belki linkami, przepuszczając takowe od strony wklęśniętej skrzydła. Grupę linek ciągnących latawiec, umieszczamy w ten sposób. Pośrodku między płaszczyznami przywiązujemy do belki linkę długości 2 metrów. Na tej lince w odległości 40 cm od kadłuba przywiązujemy silnie drugą linkę, której końce przywiązujemy, jeden długości 45 c. do kadłuba tuż przed dźwigarem małego skrzydła, zaś drugi długości 50 cm. tuż za dolną krawędzią dużego skrzydła. W locie linki te winny być jednakowo napięte. Do lotu koniec środkowej linki wiążemy z linką, na której wypuszczony będzie latawiec. Dla zachowania zupełnej równowagi do dolnego końca kadłuba przywiązujemy ogon długości 5 metrów, tak jak w zwykłym latawcu i w zależności od siły wiatru koniec ogona obciążamy mniejszym lub większym ciężarem. może to być pęczek trawy lub kawałek drewienka.

Latawiec można upiększyć, pokrywając go kolorowym papierem, lub też rysunkiem na jasnej Jawie. Wypuszczony wgórę na 300—500 metrów przedstawia bardzo ciekawy widok, zwracający uwagę młodych i starych. Jest latawiec miłą i pouczającą zabawą, dostępną dla wszystkich.

Dla początkujących modelarzy zaleca się budowanie latawca bez suwaka i okuć. Poprostu należy skrzydła montować odrazu na belce głównej i dopiero potem oklejać papierem. Przy latawcu z odejmowanemi skrzydłami, boczne linki ciągnące należy zamocować, przedłużając je na obu końcach belki głównej. Jeśli te same skrzydła chcemy użyć do modelu latającego, to należy mieć zapasową belkę ze śmigłem 25 cm, pchającem, gdyż model będzie „kaczką" o napędzie 6 nitek gumowych 2×2 mm., umieszczonych na górze belki, skrzydła zaś pod belką. Puszczać należy model przy zupełnie cichej pogodzie, gdyż nie może on tak dobrze latać, jak model specjalny, posiadający należytą sztywność. Latawiec ten podobny jest do niemieckiego latawca „Puk", ale przewyższa go taniością i łatwością wykonania oraz różnorodnością zastosowania, jak również lotu, podczas którego latawiec „Unic" nieraz znajduje się nad głową trzymającego sznurek i szybuje w pozycji zupełnie poziomej.

Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Białostocki Okrąg Wojewódzki.

Dn. 8.VII. b.r. została zorganizowana Podoficerska Sekcja Koła Szybowcowego L.O.P.P. w Suwałkach.

Krakowski Okrąg Wojewódzki.

Dn. 23 lipca b.r. odbyło się poświęcenie Szkoły Szybowcowej w Białej przy licznym udziale publiczności. Poświęcenia szybowców i hangaru dokonał ks. prob. Muras z Lipnika w asyście ks. kan. Żaka z Kóz, błogosławiąc pracy podjętej przez tę nową placówkę. Następnie przemawiali pp. Wicestarosta Mgr. Grocholski i Prezes Miejscowego Obwodu L.O.P.P. p. Zajączkowski, poczem instruktorzy Koła Szybowcowego w Krakowie pp. Wabik i Adamczyk oraz p. Cepeniuk z Białej wykonali szereg efektownych wzlotów na szybowcach.

*

Koło Miejscowe L.O.P.P. w Muszynie urządziło „XII Tydzień L.O.P.P.", wykonując bardzo bogaty program. Dochód z imprez i zbiórki wyniósł 489.60 zł.

*

Obwód Miejski LOPP w Krakowie z dniem 27.VII. b.r. przeniósł swoje biura na ul. Zwierzyniecką 26, II p., tel. 122-78.

Lwowski Okrąg Wojewódzki.

Dnia 1.VIII. b.r. zakończył się obóz modelarzy, zorganizowany przez Lwowski Okrąg Wojewódzki L.O.P.P. na lotnisku w Skniłowie. Udział w obozie wzięło 10 modelarzy. Wypróbowano 33 modele. Celem Obozu było przygotowanie drużyny zawodników na VI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających.

*

Okrąg Wojewódzki L.O.P.P. we Lwowie rozpoczyna dnia 7.VIII. b.r. kurs szybowcowy na nowo odkrytym terenie w Orowie pod Truskawcem.

Pomorski Okrąg Wojewódzki.

Szkoła Szybowcowa L.O.P.P. w Fordonie rozpoczyna około 5.VIII. b. r. V-ty kurs szybowcowy w bież. roku dla osób niestowarzyszonych. Bliższych informacyj udziela sekretarjat Szkoły — Bydgoszcz, ul. Piotra Skargi 7.

*

We wrześniu odbędzie się doroczny marsz drużynowy w maskach przeciwgazowych o nagrodę przechodnią, organizowany przez Miejski Obwód L.O.P.P. w Bydgoszczy. Trasa wynosi dla drużyn męskich 5 km., dla żeńskich — 3 km. Zgłoszenia drużyn przyjmuje do dn. 5.IX b. r. sekretarjat Obwodu L.O.P.P., ul. Grodzka 25.

Stanisławowski Okrąg Wojewódzki.

Dn. 2.VI. b.r. odbyły się w Ottynji, pow. Tłumacz, eliminacyjne zawody uczestników miejscowego kursu modelarskiego. Do konkursu stanęło 23 zawodników z 36 modelami. Najlepsze wyniki uzyskali: St. Szuszkiewicz, O. Tempel, Z. Iwański.



Z życia okręgu Wołyńskiego.



Z życia okręgu Wołyńskiego.

Drugi z rzędu Wojewódzki Konkurs Modeli Latających odbył się w Stanisławowie dnia 16.VI. b.r. Do konkursu stanęło 92 zawodników z 126 modelami. Konkurs wykazał znaczny postęp modelarstwa lotniczego na terenie tutejszego województwa.

*

Wojewódzki Okrąg L.O.P.P. zorganizował w lipcu b.r. centralny kurs szybowcowy w Wygodzie koło Doliny dla całego Województwa. Teren szybowcowy w Kiczerce został zakwalifikowany jako nadający się do szkolenia kategorji A i B. Na kurs zapisało się 25 uczestników.

Śląski Okrąg Wojewódzki.

Budowa lotniska w Aleksandrowiczach pod Bielskiem postępuje szybko naprzód. Dnia 29 lipca b.r. przybył na lotnisko prezes Śląskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. p. Woj. Dr. Michał Grażyński w towarzystwie Sekretarza Zarządu Okręgu L.O.P.P. p. Radcy Stopczyńskiego. Woj. Grażyński stwierdził, iż roboty postępują w należytem tempie. Teren wzlotów jest ukończony, — obecnie dobiega końca budowa dworca, hangarów, budynków administracyjnych, rampy, benzyniarni i t. d. Lotnisko budowane jest z funduszów Śląskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P.

Tarnopolski Okrąg Wojewódzki.

Okrąg Wojewódzki L.O.P.P. w Tarnopolu organizuje dn. 8.IX b.r. zawody modeli latających celem wyeliminowania zawodników na VI Ogólnokrajowe Zawody Modeli Latających Zgłoszenia i informacje — w biurach obwodów Powiatowych L.O.P.P. Okręgu Tarnopolskiego.

Okrąg L.O.P.P. m. st. Warszawy.

Zarząd Okręgu L.O.P.P. m. st. Warszawy organizuje w końcu września kurs instruktorski O.P.L.G. II-ej kat. Zgłoszenia przyjmowane będą do dn. 20 września b.r. Wykłady odbywać się będą 3 razy w tygodniu w godzinach od 6-ej do 9-ej wiecz. Informacje: Okrąg L.O.P.P. m. st. Warszawy, Jerozolimska 6, tel. 664-75.

Wołyński Okrąg Wojewódzki.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa L.O.P.P. w Kulikowie Krzemienieckim prowadzi stałe kursy pilotażu szybowcowego. Kurs trwa od 5-go do końca każdego miesiąca. Koszt wyszkolenia: kat. A — 30 zł., kat. B — 20 zł., kat. C — 40 zł. Całkowite utrzymanie dzienne — 2 zł. Informacje — Miejscowy Obwód Powiatowy L.O.P.P.

*

Na terenie Kamieniołomów Państwowych w Janowej Dolinie powstało w dniu 26.VI. b.r. Koło Szybowcowe L.O.P.P. Zarząd: Prezes — Inż. F. Urbanowicz, Sekretarz — St. Brylling, Skarbnik — Wł. Oziomek, Członkowie — E. Seroczyński i W. Sokólski. Koło rozpoczęło swą działalność, organizując modelarnię i przygotowując się do szkolenia swych członków na pilotów szybowcowych w Kulikowie.

*

Koło Szybowcowe L.O.P.P. w Równem wyszukało nowe tereny szybowcowe w okolicach wsi Barmaki koło Równego. Tereny zostały zarejestrowane przez Min. Komunikacji. Jeszcze w roku bieżącym rozpocznie się na nowych terenach szkolenie praktyczne do kat. A.

*

W szkole szybowcowej L.O.P.P. w Kulikowie koło Krzemieńca zorganizowany został pierwszy w Polsce obóz modelarsko-szybowcowy. W obozie wzięło udział 20 uczestników z Warszawy oraz 7 z Wołynia pod kierownictwem instr. K. Błaszczyńskiego.

*

Na terenie pow. Horochowskiego powstały 2 nowe koła L.O.P.P. przy oddziałach Związku Inwalidów w Horochowie i Beresteczku.

*

Również we Włodzimierzu powstało Koło „Inwalidów", działające na terenie całego pow. Włodzimierskiego. Koło liczy 50 członków rzeczywistych i 100 popierających.

*

W Kole Miejscowem L.O.P.P. w Porycku ks. Aleksy Kulczyński, proboszcz prawosławny w Starym Porycku, złożył ofiarę na L.O.P.P. w obligacji 6% Pożyczki Narodowej na sumę zł. 50.

Tamże powstała Sekcja propagowania L.O.P.P. wśród społeczeństwa żydowskiego.

*

Koło Szybowcowe L.O.P.P. we Włodzimierzu wykończyło szybowiec „Wrona" i obecnie przystępuje do szkolenia do kat. A w Czerczycach, gm. Mikulickiej. Dojazd koleją do stacji Bubnów.

*

W Uściługu pow. Włodzimierskiego bardzo żywy udział w pracach L.O.P.P. przyjmuje nauczycielstwo i młodzież szkolna. W związku z tem Zarząd Koła Miejscowego dokooptował do swego składu nauczyciela p. A. Chwatowa oraz p. E. Dębskiego, jako przewodniczącego sekcji modelarskiej i propagandy szkolnej L.O.P.P.

*

Obwód Włodzimierski L.O.P.P. organizuje w końcu sierpnia wycieczkę do Łucka i Krzemieńca celem zwiedzenia lotniska L.O.P.P., Ośrodka P.W. Lotniczego, Schronu przeciwgazowego L.O.P.P. w Łucku oraz Szkoły Szybowcowej L.O.P.P. w Kulikowie.



Z życia okręgu Wołyńskiego.

Ze Świata

1



Śmigłowiec konstrukcji pp. Williama i Henryka Roth. Wznoszenie odbywa się za pomocą rotorów. Sterowanie — za pomocą turbin powietrznych. (1)

Przy składaniu niniejszego numeru nadeszła do Redakcji wiadomość o śmierci Willey Post'a. Willey Post nie żyje!

„Jednooki" lecz dwukrotny zdobywca Atlantyku, mając za towarzysza aktora Willy Roggers'a, wystartował z Ameryki do lotu ponad biegunem do Leningradu.

Katastrofa Willey Post'a wydarzyła się w odległości 15 mil od m. Point Barrow w Kanadzie. Post wylądował około osiedla eskimosów dla orjentacji; po wystartowaniu do dalszej podróży, silnie „nawalił" i samolot Post'a z ześlizgu runął na skalisty brzeg strumienia.

Dalej, spod ruin pogruchotanego samolotu wydobyto zniekształcone ciała bohaterskich lotników.

W przyszłym numerze poświęcimy więcej miejsca pamięci potomkowi Indjan, Willey Post'owi, odkrywcy nowych szlaków powietrznych — człowiekowi, który przewyższył nawet fantazję Jules Verne'a, okrążając kulę ziemską w niecałe osiem dni.

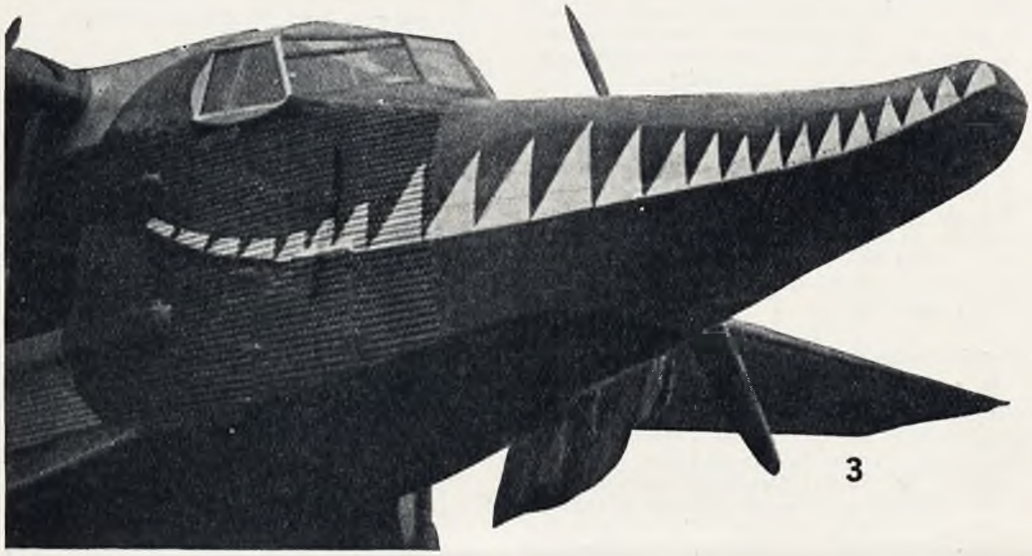


5

Coraz więcej zainteresowania w świecie lotniczym wzbudza „Poux du ciel". O pierwszeństwo pomysłu tego samolociku spierają się dwa kraje — Anglja i Francja. We Francji p. Mignet — w Anglji zaś p. Appelii.

Koszt samolociku wykonanego w Anglji nie przekracza 80 f. szt. (około 2000 zł.).

Na zdjęciu widzimy samolocik obok wielosilnikowego Helavillanda, na drugim zaś — samolocik po niegroźnym kapotażu. (5)



3

W Niemczech zmarła w wieku lat 65-ciu Katarzyna Paulus. W środowisku lotniczem znana była jako pionierka skoków spadochronowych. Podczas wielkiej wojny dokonała kilku doświadczalnych skoków na nowego typu spadochronach.

Na zdjęciu widzimy p. Paulus obok balonu, na koszu zaś ulokowano manekin, który jest dokładną kopją p. Paulus z początków jej karjery spadochroniarskiej. (2)

W zakładach lotniczych pod Moskwą wybudowano nowy samolot dwusilnikowy, dziewięcioosobowy typ A.N.T.-9. Kadłub tego samolotu łącznie z ogonem został zbudowany i pomalowany tak, że przypomina swoim wyglądem krokodyla. (3)

*

Znany ze swoich rekordów włoski lotnik Stoppani ustanowił nowy rekord odległości dla wodnosamolotów. Nowy rekord kpt. Stoppani wynosi 4966 klm. Przestrzeń ta oddzieląca Monfalcone (Italja) — Angielska Afryka Wsch., przebył w ciągu 25 godz. (4)



6

Reichsluftschutzbund, odpowiadające naszej Lidze Obrony Powietrznej Państwa, wypuściło na Berlin motocykl z przyczepką na której ulokowano dużych rozmiarów bombę lotniczą, jako swego rodzaju „memento" niebezpieczeństwa lotniczego. (6)

2



4







E G Z A M I N

(HUMORESKA).

Nie był to egzamin, a poprostu czepianie się do mnie... Otóż ten cały egzaminator z obrony przeciwgazowej stawia mi pytanie: „co robią mieszkańcy domu w czasie ćwiczebnego ataku lotniczo-gazowego?"

....

Odpowiedziałem krótko i zwięźle, by nie zabierać czasu ani sobie, ani egzaminatorowi, że każdy z domowników, pomimo swej stałej, wielce odpowiedzialnej funkcji z dziedziny obrony przeciwlotniczo-gazowej, ma cały szereg skomplikowanych nadzwyczajnych czynności do wykonania.

Egzaminator Toksykologiewicz był nieubłagany i poprostu ordynarnie prowokował mnie do opowiadania błahych niedyskrecji. Brutalnie przerwał mój opisowy wstęp o łoskocie śmigieł, o huku eksplodujących bomb i t. d.

Bestjalsko złamał mój nastrój i teroryzował, teroryzował...

...Musiałem mu opowiedzieć, gdzie dr. Alpenstock, ten z parteru, ukrywa zapasy żywnościowe przed zagazowaniem!

Musiałem, wbrew osobistemu przekonaniu, opowiedzieć jak pp. Koniuszkowie rozmawiają ze sobą po powrocie taty do domu, dalej wpadłem w ferwor i z zacięciem opowiedziałem, gdzie dozorczyni przesiedziała cały napad i co za zamięszanie z tego powodu wynikło w mieszkaniach bez „wszelkich wygód".

Dalej opowiedziałem o tym piasku na wypadek pożarów, że się go zabiera z klatki kanarka, zsypuje do cukiernicy i stawia się wśród środków ratowniczych.

Później obszernie opowiedziałem na podstawie osobistego doświadczenia o ratownictwie osób zagazowanych i silnie przestraszonych — lecz i tego było zamało.

Zapytał mnie, jak się mogłem takich dziwów napatrzeć, skoro podczas napadu musiały być szczelnie zasłonięte okna. — Wyjaśniłem temu strupieszałemu teoretykowi, że przecież napad jest tylko pozorowany, więc wystarczy pozasłaniać okna z ulicy, a nie z podwórza. Dalej, że świateł i tak nikt nie gasi — a jedynie siostrzenica p. egzaminatora p. Eulalja — przyćmiewa światło jak przychodzi do niej narzeczony. Ta robi to jakoś zawodowo przez oszczędność — czy jest napad czy niema. Widać takie ma przyzwyczajenie rodzinne.

Otrzymałem jeszcze jedno dziwaczne pytanko:

„Jak wygląda miasto po napadzie lotniczym?"

— „Tak jak i przed napadem, bo nawet bomby lotnicze zdążyli postawić na swoich miejscach — przed pocztą, przed Bankiem Gospodarstwa Krajowego...

Trudno! Egzaminu nie zdałem, bo już taki mi się egzaminator trafił...

Kack-Usch.





„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Biuro miejskie:
Al. Jerozolimskie 35, Warszawa
Tel. 808-50 i 808-60

Informacje i bilety we wszystkich większych biurach podróży i u portjerów większych hoteli.

Bilety w dwóch kierunkach. — Przy nabyciu równocześnie normalnych biletów w dwóch kierunkach (tam i spowrotem) przysługuje **30-to procentowa zniżka** od ceny biletu w kierunku powrotnym. Bilety powrotne ważne są na przeciąg 2 miesięcy.

Ceny biletów dla dzieci. — Za towarzyszące pasażerowi dziecko do lat 3-ch, jeżeli nie rezerwuje się dla niego osobnego miejsca, opłaca się 10%, do lat 7-miu — 50% normalnej ceny biletu.

Dzieci poniżej lat 3, które nie mają prawa do osobnego miejsca w samolocie, nie mają również prawa do przewozu **bezpłatnego** bagażu. Dzieciom powyżej 3 lat przysługuje prawo do bezpłatnego przewozu 15 kg. bagażu.

Zniżki indywidualne. — Ze zniżek indywidualnych korzystają następujące kategorje osób (z wyjątkiem odcinka Poznań—Berlin).

Ze zniżki 30% korzystają:

Senatorowie i Posłowie na Sejm R. P.

Członkowie Sejmu Śląskiego.

Radni miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami P. L. L. „LOT",

Urzędnicy państwowi R. P. w służbie czynnej,

Oficerowie i podoficerowie zawodowi W. P. w służbie czynnej,

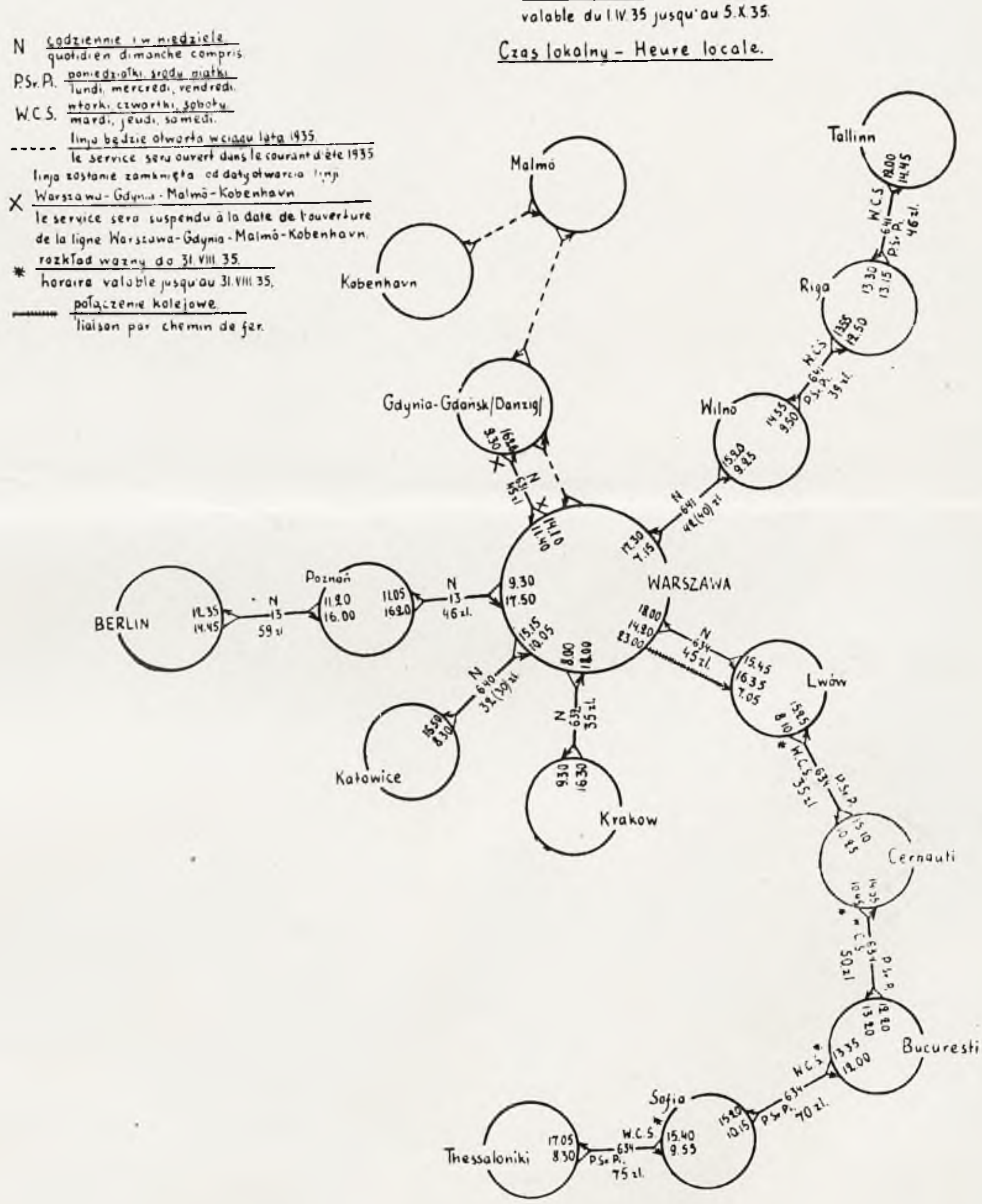
Inwalidzi wojenni W. P.,

Młodzież szkolna.

Ze zniżki 10% korzystają:

Członkowie Aeroklubu R. P. i Klubów afiljowanych oraz stali członkowie L. O. P. P.

ROZKŁAD LOTÓW.
Lato 1935.
ważny od 1.IV.35 do 5.X.35.
Horaire aérien Été 1935.
valable du 1.IV.35 jusqu'au 5.X.35.
Czas lokalny – Heure locale.



Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakl. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.

